

Edita: COMISIÓN CONFEDERAL CONTRA LA PRECARIEDAD

TEXTOS: Sector Mar y Puertos de CGT

LAS PATERAS DE LA DESESPERACIÓN.

ÍNDICE



INTRODUCCIÓN

Desde la Comisión contra la precariedad nos han solicitado que aportemos material para la elaboración de un boletín monográfico sobre el tema de la inmigración por mar. En meses anteriores, promovido desde el sector de mar de la CGT se llevaron a cabo unas jornadas Sobre el Salvamento Marítimo en Barcelona y posteriormente en Málaga, en donde se trató de manera especial la problemática del rescate de las pateras. De dichas jornadas os adjuntamos tanto un extracto de las conclusiones finales como algunos de los documentos que se aportaron a dichos encuentros. Reseñar que la participación fue elevada y el contenido del debate, al menos para nosotros, muy interesante.

El material que adjuntamos no entra tanto en profundas valoraciones sociales, políticas o morales sobre el tema, como en la perspectiva y la problemática humana y laboral de los compañeros que están trabajando en salvamento marítimo.

Poco nos imaginábamos los que empezamos a trabajar en Salvamento Marítimo en sus inicios hace poco más de trece años, que una parte importante de sus tripulantes se fueran a encontrar con la dura tarea, casi diaria, de rescatar y atender a personas navegando en embarcaciones en condiciones más cercanas al hundimiento que a su propósito inicial. Una organización pensada sobre todo para la Salvaguarda de la Vida Humana en la Mar, y enfocada a las tareas de evacuaciones de heridos, enfermos, náufragos, búsqueda y rescate, salvamento de embarcaciones, asistencia en caso de incendios, hundimientos, varadas y lucha contra la contaminación.

La realidad sin duda ha desbordado todas las previsiones, y el futuro aún puede ser peor. Ya estamos pudiendo comprobar cómo las mafias están utilizando buques mercantes con centenares de personas a bordo, y no sería de extrañar que puedan desarrollar nuevos mecanismo para evadir los sistemas de vigilancia con buques nodrizas que con embarcaciones menores dejen "su carga" en cualquier lugar de las costas del "primer mundo".

Mientras tanto, los tripulantes de Salvamento Marítimo, intentamos en la medida de nuestras posibilidades y con escasez de medios, cumplir con nuestro cometido de que al menos no se pierdan más vidas humanas, tarea en algunos casos prácticamente imposible.

El trabajo es arduo y duro, ver cara a cara a los inmigrantes jugándose la vida en travesías de locura, la desesperación y el miedo en sus rostros, sus cuerpos maltrechos y agotados, no dejan indemnes a ningún ser humano. En el peor de los casos, y debido a la fragilidad de las embarcaciones y a sus propias condiciones físicas ante tan duro viaje, contemplar con horror e impotencia cómo se hunde una patera y sus tripulantes que, incapaces de sustentarse, van desapareciendo bajo el mar. Salvamos unas pocas o ninguna de esas vidas, a pesar del desesperado esfuerzo de los rescatadores, situación que por desgracia algunos de nuestro compañeros han tenido que sufrir en diversas ocasiones.

Este es el día a día de algunos de nosotros, con acciones desconocidas para muchos, llegando algunas de ellas contraviniendo cualquier manual de salvamento que siempre pone énfasis en no poner en peligro la vida del propio salvador. Hace poco un compañero me explicaba que ante una de estas intervenciones un emigrante cayó al agua y se hundía, sin pensárselo se tiró detrás de él y consiguió salvarlo. No lo exponía como un acto heroico sino como una acto irreflexivo. Pero ¿cómo no van a ocurrir estas situaciones por muy profesional que se sea ante la magnitud del drama?.

Recientemente tuve ocasión de asistir a una reunión en Fuerteventura, justamente para tratar el rescate de pateras desde un punto de vista técnico. Momentos antes de empezar, la Salvamar de Gran Tarajal tuvo que salir al rescate de una patera, regresando al cabo de unas horas con más de 30 inmigrantes, fue un servicio rutinario, mar en calma y de día, pero no exento de riesgos. Durante la reunión, uno de los compañeros que fue testigo del hundimiento de una de ellas no pudo evitar que se velaran los ojos al recordar el suceso. Difícil trabajo enfrentarse a diario a aquello que nuestra sociedad no quiere ver. En un recorrido por mar de dicha costa pude observar el rosario de restos de pateras, abandonadas después del desembarque o del desastre.

Las políticas del gobierno anterior y al parecer del presente han ido más en promover la actuación policial que la del Salvamento, como si los inmigrantes fueran invasores o delincuentes en lugar de seres humanos desesperados buscando una vida digna. Difícil solución tiene un problema cuando no se busca su fondo.

Mientras tanto, nosotros vamos a seguir luchando por tener mejores medios humanos y materiales que palien la tragedia, a pesar de lo que creemos escaso apoyo de la Administración. Evitarla es una tarea de todos.

Salud.

I.- CONCLUSIONES DE LAS JORNADAS SOBRE SALVAMENTO MARITIMO E INMIGRACIÓN POR MAR,

Barcelona, 29 de junio - Málaga, 6 y 7 de julio de 2004

1. SITUACION DEL SALVAMENTO MARITIMO Y SU FUTURO.

Este punto de las jornadas por sí solo podría haber llenado todo el tiempo, pero por razones obvias deberían participar otros colectivos implicados en el Salvamento Marítimo y en el Sector para poder tener una visión más completa. No obstante, representamos a un colectivo importante en este servicio y aún a sabiendas de que las soluciones y decisiones son de carácter político y escapan del ámbito de la empresa, la importancia de las decisiones que se tomen en el futuro sobre nuestro trabajo y el Salvamento Marítimo, hacen que este debate cobre un especial interés.

Con esta jornada no terminamos de definir claramente el presente y el futuro del mismo, pero sí que se aportamos cuestiones de interés e ideas que pueden enriquecer otros encuentros.

Desde luego quedarnos como espectadores impasibles no es el camino.

- PROTOCOLOS.

  Respecto al modelo actual se han constatado una serie de carencias que afectan al Servicio y que en algunos casos aumentan la carga de trabajo de las unidades. La ausencia de protocolos de actuación en los Centros, la compartimentación de los diferentes colectivos y el desconocimiento del trabajo que unos y otros desarrollan.



En este tema se hace hincapié en establecer unos códigos a los avisos para los servicios según su importancia y/o gravedad, definiendo de entrada la mayor o menor urgencia de cada salida.

En el tema concreto de la inmigración y del rescate de pateras se deberían establecer protocolos conjuntos entre los diferentes organismos que participan; Salvamento, Guardia Civil, Cruz Roja, etc. Definiendo claramente los procedimientos a seguir, bajo la dirección de Salvamento Marítimo, puesto que la prioridad en estos servicios debe ser asegurar el rescate de las personas con la máxima efectividad, aunque es necesario dado las situaciones limite en que se trabaja, proteger a los tripulantes de las unidades de rescate.

- REUNIONES.

En la línea de la formación sobre la base de la experiencia, se destaca la necesidad de que se lleven a cabo reuniones periódicas entre el personal y medios de intervención, para entre otros objetivos analizar servicios destacados y cuestiones operativas. Resulta fundamental para la comprensión del trabajo que unos y otros llevamos a cabo.

- POLITICA DIVULGATIVA.

La unanimidad es total en la importancia de divulgar entre el sector marítimo en especial y a la sociedad en general, la importancia del Servicio que esta llevando a cabo Salvamento Marítimo. En este aspecto se constata que la actual política informativa es de oscurantismo, pareciéndose más a la de un “servicio de espionaje” que a la de una organización que tiene encomendada como tarea principal la Salvaguarda de la vida Humana en la Mar y que debería ser vista por todos como un servicio imprescindible. Por el contrario las prohibiciones generales y particulares a hacer ningún tipo de declaración a los medios de comunicación, la participación en programas radiofónicos o entrevistas, no hacen más que ganarse la antipatía y el desinterés de los profesionales de la información, provocando que apenas se difunda el importante trabajo que día a día se lleva adelante desde los Centros de Coordinación y desde las Unidades de Intervención Propias.

Una política informativa adecuada no sólo es importante en lo que respecta a dar a conocer Salvamento Marítimo sino que bien llevada puede tener una beneficiosa influencia en la prevención de siniestros. Hay que añadir que esta situación se agrava por la constante auto-atribución del mérito en muchos servicios por parte de otros organismos que participan normalmente en menor medida que nuestras unidades, llegando en algún caso incluso cuestionar nuestro trabajo y profesionalidad (como fueron las declaraciones en “El Semanal” por parte de algún miembro de la Guardia Civil), sin que haya habido defensa pública alguna por parte de los responsables del Salvamento.

- MARCO LEGAL DE LAS COMPETENCIAS EN SALVAMENTO.

La actual organización del estado de las autonomías y la legislación al respecto no dejan muy claro si es actual modelo del Salvamento puede mantenerse sin sufrir cambios importantes.

La Ley de Puertos y Marina Mercante establece que el Salvamento Marítimo es competencia del Estado, pero a su vez sentencias del tribunal constitucional y los propios Estatutos de Autonomía de las Comunidades Autónomas con mar, recogen que tienen la



ejecución de dicha competencia Estatal, dentro de sus aguas y dentro de las 12 millas del mar territorial.

Por el derecho marítimo y los Convenios Internacionales que tiene firmados el Estado Español en esta materia, a partir del Mar Territorial sería el Estado el que debería ejecutar dicha competencia. De todas formas estamos a la espera de un informe jurídico que aporte más información sobre este tema.

- SALVAMENTO MARITIMO ESTATAL Y AUTONOMICO.

En estos momentos, en la mayoría de Comunidades Autónomas es el estado central quien tiene en exclusiva los medios de intervención, aunque varias han solicitado el traspaso de dichas competencias. En el caso de Galicia se ha creado un servicio de Guardacostas con funciones de vigilancia pesquera y salvamento, de forma que en esta materia entra en competencia con los medios estatales.

El sistema además se basa en un cuerpo de funcionarios y el resto de trabajadores pertenecientes a una empresa privada subcontratada, encontrándose en esa situación la mayoría del personal embarcado, quien es, a la hora de la verdad, el que tiene que salir a la mar y jugarse la vida, por supuesto sin tener la protección, las condiciones y los derechos de un funcionario.

Las unidades marítimas tampoco son adecuadas para el Salvamento y todo este proyecto, si bien teóricamente se coordina y complementa con los medios estatales, se ha llevado a cabo a espaldas de los demás. También en este punto estuvimos totalmente de acuerdo que no es un modelo a seguir.

Cataluña es una de las Autonomías que con más insistencia a reclamado el traspaso de las competencias, entendiendo que se refieren a los medios y al dinero, pero dado el marco legal en que nos encontramos ¿se tendría que mantener un servicio estatal para cubrir más allá de las 12 millas? ¿Tendríamos entonces 2 servicios casi paralelos?, ¿Qué ocurriría en una emergencia que estuviera cerca de una unidad de Cataluña pero fueran aguas por ejemplo de Valencia?.

Estas y otras preguntas salieron en el debate, llegando a la conclusión que ya hay demasiados organismos con embarcaciones en la mar y que un buen camino sería ir unificando algunas de estas funciones, asumiendo Salvamento mayores competencias en la protección del Medio Ambiente, la protección de las Reservas y Zonas protegidas Marinas, la lucha contra la contaminación, la prevención en la mar, etc., además de las que realiza actualmente.

Las Administraciones no pueden permitir duplicar servicios con el despilfarro consiguiente y con la perdida de efectividad y de coordinación que conllevaría. Los recursos que actualmente se están gastando de manera dispersa, más aquellos que se pudieran dedicar en un futuro, utilizados por un solo organismo darían sin duda lugar a un Servicio al nivel que necesita y se merece nuestra mar.

Por tanto, apostamos por un Salvamento unificado, con la participación en la gestión tanto de las Autonomías como del Estado, y que a su vez unos y otros aporten aquellos medios propios de otros organismos que puedan colaborar y complementar en los servicios a los medios propios de este organismo, desde bomberos hasta personal médico, etc.



- RESUMEN:
  - √ Creación de un servicio de Salvamento Marítimo unificado, público y profesional, con la participación del Estado y las Autonomías.
  - √ Con este sistema aportarían medios complementarios tanto una Administración como otra. Con compromisos claros de participación.
  - √ Necesario aumento de los medios actuales, tanto materiales como humanos, potenciando lo público y limitando la intervención de empresas privadas a aquellas situaciones excepcionales que necesiten el aporte de medios extraordinarios.
  - √ Necesidad de establecer unas nuevas competencias claras y dotar a Salvamento Marítimo de la capacidad y la autonomía real para llevarlas a cabo.
  - √ Necesidad de un proyecto de Salvamento Marítimo, que consolide como servicio público y profesional y atienda a las necesidades del Sector Marítimo y de sus profesionales, así como de todos los usuarios de la mar.
  - √ Objetivos claros de futuro. Proyectos a largo plazo, fuera de la improvisación.

2. LA INMIGRACIÓN Y EL RESCATE DE PATERAS

Algún punto de lo tratado de este tema concreto ya ha sido incluido en los anteriores apartados, y aunque probablemente muchas cosas de las que se exponen a continuación son extensibles al resto de unidades y de interés para sus tripulantes, es evidente que dada la dura labor que llevan a cabo en las zonas afectadas por este fenómeno, estas cuestiones se hayan planteado en la reunión de Málaga.

La problemática de la inmigración desde el punto de vista, humano, social y sindical también fue materia de análisis y debate, que contó con la presencia de un experto del Gabinete de Inmigración del Sindicato. Para no extendernos más en las conclusiones, adjuntamos boletín editado por la CGT para estas jornadas y en donde los interesados podrán encontrar material suficiente de información.

<u>Medidas Operativas</u>

- Se debe llevar a cabo la reunión monográfica sobre este tema, convocada por la Dirección de REMASA, tal como se acordó en reunión ordinaria con el Comité de Empresa, según consta en Acta. Dada la complejidad del tema y que muchas cuestiones planteadas van más allá del propio ámbito de la Empresa, sería conveniente la participación de SASEMAR.
- La consolidación del actual refuerzo en un cuarto tripulante en dichas unidades, resulta fundamental, potenciando su especialización en la figura de marinero rescatador. Dotar a las unidades de las condiciones adecuadas para dicho tripulante, especialmente el asiento adicional.
- En la evacuación de las pateras se ha comprobado que una de las maniobras más seguras es con la utilización de una embarcación neumática, para trasladar a sus tripulantes en pequeños grupos a bordo de las Salvamares, reduciendo de esta forma las posibilidades de que la patera vuelque. Esto ya se está llevando a cabo en algunas zonas con la colaboración, sobre todo, de unidades de la Cruz Roja. Esta ayuda de todas formas no se puede generalizar dada la irregular distribución de estas unidades y de la disposición de sus diferentes equipos humanos. Hay que añadir que cuando las intervenciones se producen muy alejadas de la costa, imposibilitan recibir ayuda. Todo esto se podría solucionar suministrando a las

Salvamares neumáticas mayores, más seguras, y más adecuadas para estas situaciones, que junto a que los tripulantes se sometieran a un entrenamiento en su uso nos darían mayor autonomía para resolver más adecuadamente las diferentes situaciones que se producen. Sin descartar la ayuda y colaboración externa.

- Tanto la necesidad de una neumática descrita, como el elevado número de personas que se evacuan en las pateras (en algunos casos más de 100), recomiendan el uso de unidades mayores que las actuales.
- Sin un adecuado sistema de recogida de náufragos junto con una zona de rescate que ayude a salvar el francobordo de las unidades, es importante para toda la flota, en el caso que tratamos se convierte en fundamental.

Medios Materiales

Celebrando las mejoras llevadas a cabo y las propuestas de futuro que están en marcha, se constatan deficiencias importantes en las labores de búsqueda y rescate. Algunos de los medios que proponemos están en funcionamiento en las unidades de otros organismos e incluso los superan.

Sin menospreciar el trabajo que dichos organismos desarrollan, no parece razonable que aquellas unidades que específicamente tienen asignada la salvaguarda de la vida humana en la mar, no cuenten con unos medios que basados en nuestra experiencia son del todo necesarios especialmente en las operaciones de búsqueda de náufragos y embarcaciones menores, y su carencia puede causar percances tanto a los posibles salvados como a los propios tripulantes.

Otros medios, como los que a continuación se exponen, simplemente mejoran la eficacia en el servicio:

- Visor Nocturno / Cámara térmica
- Radares térmicos.
- Focos de cubierta potentes
- Foco de búsqueda más potente y efectivo
- Sistema de recogida de náufragos
- Zona de rescate
- Neumática apropiada
- Estiba de 50 aros salvavidas para lanzar en caso de naufragio de la patera
- Comunicaciones con la patera. Disponer de grabación en diversas lenguas con frases tranquilizadoras y recomendaciones
- Comunicaciones a bordo, cascos integrados
- Gafas de sol polarizadas para los tripulantes

Sin duda es difícil salir indemne de las duras experiencias que se viven en este trabajo, tanto por las puntuales situaciones dramáticas que se producen, como por la constante dedicación a este cometido, que deja mella a los profesionales que están trabajando día a día.

Cada día podemos ver como en situaciones similares, se disponen de mecanismos especiales de atención psicológica para superar y afrontar estas situaciones. Estos efectos si bien algunas veces son evidentes, en la mayoría de ocasiones van mellando nuestra salud de una forma menos apreciable, por lo tanto se solicita que se preste asistencia psicológica a aquellos tripulantes que así lo soliciten y/o lo necesiten, estableciéndose mecanismos de ayuda con los previos estudios de seguridad y salud laboral que sean necesarios.

3. CONSIDERACIONES FINALES

Ante todo lo expuesto debemos reiterar que muchas de estas cuestiones competen a un marco superior al de la propia Empresa, otros si que se pueden y se deben tratar en dicho ámbito.

No son pocos los problemas que se han expresado en estas reuniones, pero tampoco podemos decir que fueran desconocidos o nuevos. A partir de ahora debemos clasificar los diferentes temas y dirigirnos a los entes a los que corresponda con objeto de buscar soluciones.

Tanto los delegados de CGT como la propia organización, se comprometen a buscar soluciones, pero también debemos ser conscientes de que la acumulación de problemas se debe en gran medida a una serie de esquemas de funcionamiento del salvamento que estamos sufriendo de manera crónica y que romper dicha inercia no es tarea fácil ni exclusiva de los delegados. Hay que felicitarse por algunas medidas y cambios en las relaciones laborales de REMASA, y apoyar especialmente el impulso que se está dando a la Seguridad y la Salud Laboral a través de SGS, pero evidentemente y como hemos podido comprobar no es suficiente.

El Salvamento Marítimo debería ser una organización "mimada" por la Administración, el Sector Marítimo y la Sociedad en general, evidentemente no con medallas, sino dotándola de los mejores medios humanos y materiales posibles, con una formación exquisita a sus hombres y mujeres, y con una organización del trabajo adecuada a sus necesidades, no basada en la improvisación constante.

Esperemos que con la ayuda de todos consigamos, como mínimo, acercarnos a esta realidad.

II.- ¿SALVAR PERSONAS O DETENER INMIGRANTES?

El problema de la inmigración tiene sus orígenes y posibles soluciones en el ámbito humano, social y político, pero el objetivo del presente documento es aportar el punto de vista de los compañeros de la Flota de Salvamento Marítimo que aunque aportara análisis y opiniones desde dichas perspectivas, incide especialmente en una de las preocupaciones máximas de este colectivo en su trabajo diario: el salvamento de los tripulantes de las embarcaciones denominadas pateras.

1. DESCRIPCIÓN DEL DISPOSITIVO DE SALVAMENTO

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), ente adscrito a la Dirección General de Marina Mercante tiene entre sus funciones la "salvaguarda de la vida humana en la mar", cuenta con centros de control por todo el litoral y de una flota de intervención, formada por Embarcaciones de Intervención Rápida de 15 y 20 metros de Eslora, denominadas SALVAMARES (42 en total), remolcadores de Salvamento y helicópteros.

La mayoría de actuaciones en el salvamento de pateras corresponde a las primeras unidades nombradas, dada su rápida capacidad de respuesta y maniobra junto con la posibilidad de embarcar con cierta seguridad un elevado número de personas. Entre Almería y Cádiz, incluyendo Ceuta y Melilla, se cuenta con un total de 10 embarcaciones, y en la zona de Canarias 2 unidades (situadas en Fuerteventura y Lanzarote) reciben la mayoría pateras en la zona.



En las labores de búsqueda y rescate intervienen también unidades de otras organizaciones principalmente Cruz Roja y Guardia Civil. La Guardia Civil cuenta con numerosas unidades de diferentes características y con un mayor número de tripulantes que las SALVAMARES (tripuladas por 3 marinos y en el caso de las 12 que se encuentran en las zonas de mayor llegada de pateras reforzadas provisionalmente por un cuarto tripulante).

Ya es conocido el dispositivo de detección electrónico denominado SIVE, bajo control de la Guardia Civil.

2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

Cualquier persona puede ver que el riesgo al que se enfrentan los emigrantes al embarcarse y navegar con las embarcaciones denominadas pateras, pero nuestra percepción del peligro de esta situación, como marinos y como profesionales del Salvamento Marítimo es mucho mayor; cualquier profesional del medio encontraría una temeridad emprender una navegación en esas condiciones aunque fuera con un número reducido de tripulantes. La pateras sean de madera o neumáticas se enfrentan a un medio hostil a la supervivencia sin las mínimas condiciones de seguridad y supervivencia, expuestas a cualquier percance que pueda producir el hundimiento, la perdida de gobierno, junto con tenerse que enfrentar a los elementos, pudiendo perecer de hambre, sed, ahogamiento, hipotermia…., añadiendo que dichas embarcaciones atraviesan zonas de intenso tráfico marítimo, son difíciles de detectar por los radares de los buques y pueden ser abordadas y hundidas sin que nadie tenga consciencia de ello. El estado físico de los tripulantes de las pateras suele ser malo y muchos de ellos no saben nadar. La Experiencia de nuestras tripulaciones que han rescatado pateras a más de 40 millas de la costa a punto de hundirse y a veces después de haber perecido varios de ellos, nos muestran la dramática situación humana que estamos viviendo, realidad incompleta al desconocer todos aquellos casos de embarcaciones desaparecidas con sus hombres y mujeres y que están sembrando de muerte la mar.

Para nosotros es evidente que el tema de la inmigración con pateras es ante todo una cuestión de salvamento de vidas humanas y por tanto debería ser la prioridad de nuestra sociedad y de nuestro gobierno (sin dejar de resolver el problema de fondo), dejando en segundo orden la vertiente policial. Por desgracia la política hasta ahora ha sido de potenciar los medios de detención por encima de las de salvamento, incluso supeditando dichos medios a los primeros convirtiéndose en la mayoría de las ocasiones en auxiliares de la detención. Sin duda la detección temprana de pateras ayuda a evitar perdida de vidas humanas, pero los sistemas electrónicos de vigilancia establecidos en el estrecho y el aumento de las patrulleras de la Guardia Civil no están parando los intentos de entrar en nuestro país por mar y si esta provocando que en muchas ocasiones las navegaciones de las pateras sean más prolongadas, intentando eludir los dispositivos de vigilancia, con el consiguiente aumento de los peligros para sus ocupantes.

Las situaciones en que se encuentran las tripulaciones de salvamento son de gran crudeza, llegando a tener que embarcar en unidades de no más de 20 metros, a 50, 60 e incluso más de 100 personas, poniendo en riesgo la propia seguridad de la embarcación, encontrándose con heridos y cadáveres, e incluso viviendo episodios de conflicto entre los rescatados. Ante la desesperación al saber que van a ser deportados en algunos casos se están autolesionando para intentar impedirlo, sin descartar que en el futuro estas actuaciones puedan empeorar. A bordo de las unidades de intervención rápida en la zona no van más de cuatro tripulantes sin que ninguno de ellos sea ni tan siquiera ATS, para poder prestar con garantía unos primeros auxilios, como podemos ver unos medios completamente insuficientes.



3. ¿LOS SERES HUMANOS SON LO PRINCIPAL?

Para concluir, a nuestro entender, los diferentes medios de intervención en el tema de la inmigración por mar necesitan de una coordinación total y efectiva, enfocado especialmente al salvamento de las vidas humanas y por tanto bajo la supervisión y coordinación de salvamento marítimo, aumentando y modernizando los medios actuales, tanto de localización como de rescate, contando por supuesto con la participación activa de todos los organismos con medios disponibles.

Si se mantiene la actual priorización de la visión policial del problema se pueden provocar dramáticos fracasos en la vertiente del salvamento, unos medios están especializados en el Salvamento, otros aunque comparten esta tarea tienen una formación policial, donde prevalece la detención.

El sentido común nos dice que en lo que atañe al rescate de pateras sea el organismo de Salvamento Marítimo el que dirija las operaciones, dotándole de los medios adecuados para que dicho servicio sea totalmente efectivo y a la vez seguro para sus hombres y mujeres, y contando con la colaboración leal de los otros organismos.

Escojamos ¿salvamos o detenemos?

III.- LA MISERIA EN LA MAR

El fenómeno de la inmigración en el Estrecho, que se remonta desde los años 90, pasa por periodos de mayor o menor actividad. Las cifras hablan de 43.000 inmigrantes detenidos en los 13 últimos años. En los últimos tiempos se ha constatado un aumento importante de este fenómeno. Mientras que el número de personas recogidas directamente por una sola unidad de salvamento el pasado año rondaba las 425 personas, durante el presente año y hasta la fecha, la cifra ha subido a 750 personas. Todo parece desembocar en un problema de difícil solución a corto plazo.

Tras numerosas intervenciones en operaciones de salvamento de inmigrantes en condiciones infrahumanas, a bordo de pateras intentando cruzar el Estrecho de Gibraltar en busca de la costa española, se pone de manifiesto un drama humano cuya veracidad supera toda descripción:

Las mafias, al funcionar por la lógica del mercado capitalista, es decir obtener el mayor beneficio posible, provocan que el 90% de las “pateras”, ya sean de madera o neumáticas, realicen su navegación sobrecargadas al límite. Dicho límite nada tiene que ver con garantizar la seguridad de las personas, sino con no dejar un solo hueco libre en la embarcación. En muy pocas ocasiones, se han observado pateras en las que algunos de sus pasajeros portaban chaleco salvavidas. Se supone que los chalecos salvavidas ocupan sitio no remunerado. No es lógico que el alto precio pagado por los inmigrantes no incluya un módico chaleco que les pueda salvar la vida.

Afortunadamente, y aunque todavía se ven algunas, el cambio de “patera de madera” a “patera neumática” ha supuesto la disminución de naufragios en alta mar pero, por el contrario, éstas últimas son sobrecargadas con mayor número de personas, 50 a 70, y en algunas ocasiones hasta 75-77 personas.

Es de suponer, que al salir de las costas de Marruecos, con la mar en calma, las mafias venden una "Travesía rápida y asegurada", debido a la proximidad de la costa opuesta, sin tener en cuenta que en el trayecto se encontrarán con fuertes hileros de corrientes, posibilidad de vientos locales y el continuo oleaje formado por los numerosos mercantes que transitan por el Estrecho.

Todas éstas condiciones, para lo cual no está preparada una frágil embarcación sobrecargada al límite, se agravan al tratarse de una navegación nocturna. En muchas ocasiones, al aproximarnos a una de éstas neumáticas, te quedas perplejo observando cómo se encuentran prácticamente inundadas y sin francobordo.

Es muy frecuente ver cada vez más entre el pasaje de una patera a los menores, bebés de corta edad, mujeres embarazadas en avanzado estado (alguna han dado a luz al poco tiempo de llegar a tierra), personas incapacitadas y, sobre todo, personas que reflejan en su rostro la más absoluta miseria y desesperación.

Casi la totalidad del pasaje de una patera no sabe nadar, ni siquiera mantenerse a flote, constatándose incluso numerosos casos de ahogamiento en aguas poco profundas.

La mayor parte de los ocupantes de una patera son incapaces de colaborar en lo más mínimo durante la asistencia. Los estados de inmovilidad por hipotermia, pánico, mareos, deshidratación, quemaduras por la reacción de la gasolina con el agua, intoxicación, ansiedad, etc... nada ayudan a subir a bordo a la totalidad de las personas con un mínimo de coordinación y seguridad, y aún menos con una tripulación reducida. El sobreesfuerzo se agrava en ocasiones al tener que saltar a la patera, recoger a personas inmóviles y subirlas prácticamente a pulso.

Pero aún más que el esfuerzo físico, lo que más preocupa a esta tripulación en el salvamento de personas a bordo de pateras es que en la mayoría de los casos rozamos la tragedia, cuando al aproximarnos lentamente a una de éstas embarcaciones, a pesar de nuestras indicaciones de calma, a pesar de indicarles que los vamos a subir a todos de forma ordenada, uno a uno, al momento de abarloarnos intentan saltar a la vez todos los que pueden por encima de los que no pueden, pateando a sus propios compañeros de viaje, motivados por la ansiedad y desesperación de ser salvados, creándose estados de pánico. Estos sobreesfuerzos provoca en ocasiones que la neumática haya terminado por ceder, siendo difícil describir el sentir de las tripulaciones que han tenido que emplearse a fondo para evitar un ahogamiento masivo de personas en sus propias narices.

Aún peor cuando se trata de pateras de madera en vez de neumáticas, en las que cualquier oleaje ó cualquier movimiento de personas, puede causar en pocos segundos la inundación o vuelco de la embarcación.

Durante los pocos minutos que dura el abarloamiento e izado de todas las personas, son pocas las manos a bordo para al mismo tiempo ir desalojando el pasillo lateral, pues la mayoría de los inmigrantes, una vez a bordo se paralizan, colapsando la evacuación del resto hacia proa y popa. La tensión, la falta de seguridad y el peligro de esta operación, lógicamente se multiplica con el oleaje, ya sea por mal tiempo o el formado en los hileros de corriente.

La falta de tripulación a bordo es latente en el transcurso de este tipo de intervenciones. En la recogida para subir a tanta gente, durante la navegación para asistirlos y controlarlos (siempre ronda en nuestra mente la posibilidad de altercado a bordo, sobre todo con personas desesperadas), a la entrada a puerto para vigilar que no se tiren al agua y en el atraque para desembarcarlos y limpieza de la embarcación.

Esta es la descripción somera de la miseria en la mar, frente a las costas españolas.

FEDERACIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

SECTOR PUERTOS Y MAR

Email: cgtsectormar@cgt.es Teléfonos: 639570144 / 61510120